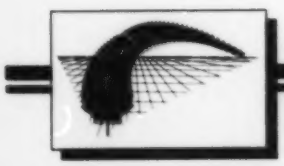
National Transportation Agency of Canada
Office national des transports du Canada

Rail Competitive Access

A Staff Report to the Comprehensive Review Panel

March 1992



Canada

RAIL COMPETITIVE ACCESS

EXECUTIVE SUMMARY

Section 266 of the *National Transportation Act, 1987* requires that, amongst others things, the Comprehensive Review address three questions. What is the effect of confidential contracts on both shippers and railways? How much competitive access do shippers have? What is the effect of the competitive line rate provisions on the viability of the railways?

Competitive access deals with provisions for confidential contracts, expanded interswitching, competitive line rates and final offer arbitration. Parliament wanted the legislation to do five things. It wanted it to give shippers and railways more choice in rates and services; it wanted railways to be better able to fulfil shipper needs; it wanted to make the market more competitive; it wanted to cut down administrative paper work; and it wanted to cut down government intervention.

These new provisions are to work as an integrated package to improve the competitive access of shippers to railway services. But they are also to help the railways to compete with other railways and other modes of transport both at home and in the U.S.

Each year since the new legislation came into effect, about four percent of railway cars have moved under provisions for expanded interswitching (from four miles to 30 kilometres). About 60 percent of this traffic would have been eligible for interswitching under past laws when rates were one-fifth the present level. One application - for a single carload, had to be decided by final offer arbitration. Five competitive line rates (three are renewal applications) have been set by the Agency since the Act came into force. These CLRs directly affected two shippers and covered less than one-tenth of one percent of railway revenues.

In spite of their limited formal application, shippers have been using these competitive access provisions as a bargaining tool in negotiations. These successful negotiations have enabled shippers and railways to agree on satisfactory and competitive rates and services. In 1988 they filed 1,638 contracts and amendments. In 1991 they filed 13,364. Both large and small shippers in all regions of the country have succeeded in negotiating confidential contracts.

U.S. law (*Staggers Rail Act of 1980*) also provided for a version of competitive access relief to shippers who are captive to the lines of a single railway in the U. S. But most shippers say they have little value and are cumbersome compared to competitive access laws in Canada.

92-05590/

RAIL COMPETITIVE ACCESS

INTRODUCTION

Section 266 of the *National Transportation Act, 1987* requires that the Comprehensive Review deal with the following elements for competitive access in rail:

(3)(b) the effect of confidential contracts for the transport of rail freight on shippers and on the efficiency of the rail transportation system in the various regions of Canada;

(d) the extent to which competitive access to railway transportation has been achieved by shippers in the various regions of Canada;

(j) the effect of sections 134 to 142 (*competitive line rates*) on the revenues, financial viability, capital investment and service levels of the railway companies;

This analysis by National Transportation Agency staff states how much Canadian shippers have used each of these competitive access provisions and the effect they have had on the financial viability of Canadian railways.

Today's global marketplace is highly competitive. Rail transportation cost is an important component of the delivered price of a product. To help rail shippers and railways to compete more effectively, the *National Transportation Act, 1987* introduced a package of provisions with confidential contracts, competitive line rates, expanded interswitching and final offer arbitration designed to improve competitive access and to allow shippers and railways to negotiate rates and services tailored to each case.

These provisions were intended to work together as an integrated package to improve competitive access for shippers and to help the railways to remain competitive in both domestic and transborder markets. Before 1988, captive shippers in Canada had very little bargaining power in their rate negotiations with the railways. Under the new legislation, if a shipper cannot negotiate a satisfactory rate with a railway to meet a market price they can use a competing carrier through either expanded interswitching or a competitive line rate. Final offer arbitration is also available. Confidential contracts, without provisions such as competitive line rates, expanded interswitching and final offer arbitration, could open captive shippers, particularly those for whom trucking is not a feasible alternative, to monopoly abuse by the railway.

CONFIDENTIAL CONTRACTS

Description

A shipper and a railway company may make a contract with terms that are confidential. The contract may encompass new rates, rebates or any terms that the parties agree to. The contract must, however, be filed with the Agency and a summary with only non-confidential information from the contract must be made public.

Background

Canadian railways have had the freedom to set rates without government approval since 1967. The *Staggers Rail Act of 1980* gave American railways similar freedom, but went further by allowing shippers and railways to set rates and conditions of carriage in confidential contracts.

The *National Transportation Act, 1987* allowed confidential contracts. These contracts have two uses: they remove the competitive disadvantage that Canadian railways face with their American counterparts and other modes of transport in Canada; and they give the shippers more choices in pricing. Legislators thought that this provision would let carriers fit their rates to the special needs of Canadian shippers and serve those needs better. As well, railways could react faster and better to competition from other modes.

Results

One of the elements to be studied during the Comprehensive Review is the effect of confidential contracts on shippers and on the efficiency of the Canadian rail transportation system. The number of contracts and amendments filed with the Agency has increased dramatically from 1,638 in 1988, when the Act came into effect to 13,364 in 1991 (see Appendices 1.1 through 1.3A for more details). Aside from statutory grain, the volume of freight moving under confidential contract has increased from 30 percent of total tonnage in 1988 to about 70 percent in 1990. It is important to note that no provision of the *National Transportation Act, 1987* allows the Agency, or a shipper, to impose a confidential contract on a carrier. Accordingly, the growing number of contracts is an indication of how the *National Transportation Act, 1987* has made negotiations between shipper and carriers easier.

During the Agency's Annual Reviews, shippers said that the confidential contract provision is the most important provision for getting competitive terms in rail transportation. Shippers have said that both rate concessions as well as rate and service guarantees are the most important features in their contract negotiations. Contracts allow shippers to negotiate rate and service packages especially tailored to their transportation needs.

According to Agency surveys, service guarantees, though already rated highly by shippers, are becoming even more important. In 1990, for the first time, shippers rated service guarantees as more important than rate escalation guarantees. This shows that shippers and railways now devote themselves more to discussing the service clauses in their contracts.

Shippers have also reported that the leverage provided by competitive line rates, interswitching and final offer arbitration influenced their negotiations for confidential contracts with the railways - and these agreements are, by definition, mutual. Clearly, many factors may have gone into these negotiations, such as the market conditions faced by the shippers, conditions of service, profit expectations, volume commitments, and transportation alternatives.

More and more traffic is moving under confidential contract terms. So published rates may be a very poor guide to market rates. But most shippers have said that contract rates were, in fact, lower than published rates. Some of the rate reduction may be attributable to shipper concession or trade off.

Since 1988, survey results have gradually shown a growing number of shippers reporting contract rates higher than those negotiated earlier. But many shippers have been able to either keep the past year's rates or get lower rates by locking more rail traffic under contracts.

In Agency surveys, railways have said that the confidential contract provision is "positive and market-oriented". They have also said that even though traffic has gone down in the past years, the provision has let them keep their customers.

INTERSWITCHING

Description

The *National Transportation Act, 1987* provides competitive access to shippers mainly in urban areas through regulated interswitching. (Regulated interswitching is switching rail cars between railway companies over distances and under terms set by law.)

Background

Before the *National Transportation Act, 1987* was passed, interswitching rates and distances were set by law and regulation. These rates were for traffic moving to, or from, a point within four miles of an interchange. The four-mile distance was set in 1908 and remained unchanged until 1988. Interswitching charges had not gone up since 1951 and by the 1980s were generally acknowledged to be non-compensatory.

The *National Transportation Act, 1987* extended the historical four-mile interswitching limit to 30 kilometres. The new legislation also helped shippers outside the 30-kilometre radius. These shippers can apply to the Agency to get the same consideration as those inside this radius. Since they are over 30 kilometres from an interchange, they may not be able to compete fairly with shippers inside the radius without access to regulated interswitching.

Every year, the Agency sets interswitching rates at compensatory levels after consulting both shippers and railways. A copy of the 1992 interswitching rate scale is in Appendix 1.4.

Result

To find out how much competitive access shippers now have thanks to regulated interswitching, the Agency has collected statistics from CN and CP. These statistics show that CN and CP interswitched between 130,000 and 140,000 cars each year from 1988 to 1990. That is four percent of all carloads (for details, see Appendices 1.5 and 1.5A). Over half that volume was traffic within the four-mile limit that existed before 1988. Therefore, regulated interswitching has applied to 60,000 more cars a year.

Railway revenues for interswitching within the four-mile limit have increased considerably. Before 1988, the railways received about $30 a car for interswitching within the four-mile limit. The new interswitching regulations set Zone 1 interswitching rates at $165 a car in 1988. By 1992 the Zone 1 rate had been increased to $195 a car.

Had there been no revision to the interswitching rates in 1988, Canadian railways would have received from $1.8 to $2.4 million for interswitching within four miles of an interchange from 1988 to 1990. Traffic statistics submitted by the railways show that their revenue for such traffic within the four miles was actually from $11.8 to $14 million. So the net gain of the railways is from $10 to $11.6 million.

No similar comparison can be made for traffic in the other three Zones. But without interswitching, the originating or terminating carrier would have received a part of the line haul revenue that is usually greater than the corresponding interswitching rate set under the *National Transportation Act, 1987.*

Since 1988, the Agency has received nine applications from shippers outside the 30-kilometre interswitching limit requesting that they be deemed to be within the limit (see Appendix 1.6). Most of the applications were later withdrawn. The Agency granted the shipper's request in one case, but the Federal Court ordered the Agency to deal with a procedural matter in that case. Yet before it did so, the shipper withdrew the application.

COMPETITIVE LINE RATES

Description

Competitive line rates (CLRs) provide more choices to shippers who are physically located on one rail line at either origin or destination. Captive shippers may ask the railway to set a rate for moving goods to a competing carrier's line. If the parties cannot agree, the shipper may request the National Transportation Agency to set a rate according to legislated guidelines.

Background

CLRs were designed to create competition for shippers who have access to only a single railway either at the beginning or the end of the route they wish to take or for shippers who cannot get

competitive rail service through the interswitching provisions of the Act. CLRs were designed to create competition similar to that in areas of Canada where the shipper can choose from more than one railway.

Results

Extent to which CLRs used by shippers

The Agency has set five competitive line rates (three are renewal applications) since the Act came into force (see Appendix 1.7 for more details). Over 300 of the shippers surveyed by the Agency for its Annual Review in each of the years 1989 and 1990 reported using rail services. Of these, 24 in 1989 and 16 in 1990 said they had attempted to negotiate an agreement with a connecting carrier for setting a CLR. Thirteen of these in 1989 and 12 in 1990 received a satisfactory rate and service package through the negotiations.

Most surveyed rail users who tried to negotiate CLRs had freight bills (rail and other modes) over one million dollars a year. In many cases, these respondents were in Western Canada, where much of Canada's captive bulk traffic originates; but in other instances, they were in Central Canada, New Brunswick and Nova Scotia.

Most rail users who bargained for the use of CLRs said using this provision was the most important factor in getting competitive terms for rail services. Informal shipper surveys conducted by the Canadian Industrial Transportation League confirmed the importance shippers attached to the CLR provision (see Appendix 1.9 for more details).

Effect of CLRs on the financial viability of railways

CLRs established by the Agency since the *National Transportation Act, 1987* was passed have directly affected only two shippers and have covered less than one-tenth of one percent of railway revenues. However, railway financial performance is affected not only by the competitive access provisions of the *National Transportation Act, 1987*, but also by the economy in general. Railway financial performance since 1988 has been affected by three major economic factors.

The first is the lower grain volumes handled in 1989 caused by a drought on the Prairies in 1988.

The second major economic factor has been the recent recession, which has lowered traffic volumes and the amounts that shippers and railways may be able to recover from their customers from price changes.

The third factor is the Canadian dollar's increase in value since 1986.

Despite these factors, Canadian railway operations still make profits, even though the earnings of many Canadian industries have declined.

Canadian railway companies were opposed to the proposed CLR provisions before they became part of the *National Transportation Act, 1987*. And they have continued to oppose the provision since the Act came into force. They believe that CLRs threaten their commercial viability, that CLRs discourage investors, and that the provisions mean one-way free trade between Canada and the U.S.

FINAL OFFER ARBITRATION

Final Offer Arbitration

Description

Final offer arbitration applies to disputes between a shipper and a carrier in matters of private (rather than public) interest. Disputes considered for final offer arbitration could include the rate charged to a shipper or a condition of carriage for traffic that the rate applies to. The Agency may appoint an arbitrator who must choose either the shipper's or the carrier's offer - but no other.

Background

The final offer arbitration provision intends to fulfil the need for a faster, inexpensive and less legalistic way to settle rate disputes between shippers and carriers.

Results

The Agency has received only three applications for final offer arbitration since 1988, and only one was referred to an arbitrator (see Appendix 1.8 for more details). It dealt with a dispute between Parrish and Heimbecker Limited and CN over a single carload rate for flour destined for export. The flour was to be shipped from Hanover, Ontario, to Montreal, Quebec, and to Halifax, Nova Scotia.

During the Agency's Annual Review, shippers have told the Agency that even though they have not resorted to final offer arbitration, they have used the provision as a lever in rate negotiations with railways. In particular, captive shippers have said that final offer arbitration is very important in their efforts to secure more competitive rail services. Shippers have stated that often the threat of final offer arbitration has enabled them to reopen stalled rate negotiations with railways. And has allowed them to secure more competitive access to railway transportation. Informal shipper surveys conducted by the Canadian Industrial Transportation League further confirmed this view (for more detail see Appendix 1.9).

RAIL COMPETITIVE ACCESS... THE U.S. EXPERIENCE

Rail competitive access provisions to help captive shippers are not unique to Canada. U.S. laws have similar provisions. But in the U.S., unlike Canada, the captive shipper must first be able to prove they are captive. In Canada, the shipper can get competitive access through timely, streamlined competitive access or dispute settling provisions. But the American shipper must overcome many administrative and legal hurdles, case by case, before they can secure competitive access from the Interstate Commerce Commission (ICC).

The Scope Of Competitive Access Shipper Protection In the U.S.:

Under the *Staggers Rail Act of 1980*, U.S. captive shippers can also apply for relief from rates they believe to be unlawful and unfair. The Act offers shippers two key remedies: the ICC can set maximum rates and order competitive access to the shipper under two provisions of the Act - the reciprocal switching and the terminal facilities provisions. Sometimes shippers can obtain competitive access by the ICC's power to order through routes and joint rates.

Here is a summary of these provisions for competitive access for captive rail shippers in the U.S.:

Interswitching:

U.S. law allows interswitching of traffic between competing railways, calling it "reciprocal switching".

Under U.S. law, the ICC can order railways to enter into reciprocal switching agreements "where it finds such agreements to be practicable and in the public interest". In practice, it has been very hard to get the ICC to order reciprocal switching. The U.S. law also demands much more proof from the shipper than Canadian law. In Canada, as we have seen, interswitching rates are regulated for all shippers within 30 kilometres of an interchange. But in the U.S., the shipper can only obtain similar competitive rates and services by filing special applications for relief with the ICC.

Competitive Line Rates:

The CLR provisions in Canadian law have no exact equivalent in the U.S. The onus is on the U.S. shipper both to prove that they are captive and that the rates charged are unreasonable before the ICC can order competitive access relief. Such relief could be shared trackage rights over a single railroad; or it could be lower rates from the railroad company. While captive shippers have little problem showing that there is no intra and intermodal competition, proving that there is no product and geographic competition is extremely hard. So making an appeal takes much more time in the U.S. than in Canada. And it is much more complicated.

Final Offer Arbitration:

The ICC has no power to impose final offer arbitration decisions on railroad rates and services.

The ICC has begun to encourage the settlement of disputes with techniques such as mediation, settlement negotiation, arbitration and negotiated rulemaking. This follows recent U.S. laws such as the *Administrative Dispute Resolution Act* and the *Negotiated Rulemaking Act*.

Specifically, the ICC has begun a proceeding to create rules for applying arbitration to motor carrier rate cases, rail abandonment and subsidy cases. The ICC has proposed a form of final offer arbitration to solve inter-railway disputes concerning car-hire rates.

But as yet, U.S. transportation law and regulations have no way to settle shipper-rail-carrier rate disputes that are as fast, sure and simple as the ones we have in Canada.

The Effectiveness Of U.S. Competitive Access Provisions:

To secure competitive access in the U.S., the shipper must first prove to the ICC that he is captive and that the railway is causing the shipper undue harm. U.S. captive shipper groups such as Consumers United For Rail Equity (CURE), The Consumers Federation of America and Western Fuels Association (owners and operators of coal mines and utility companies), have said that the process of securing relief in the U.S. is very cumbersome, legalistic, time consuming and overall, frustrating.

Proving captivity in itself can be a major hurdle, as it was in Canada before the new legislation took effect in 1988. First the ICC must find out if there is competition in the market. But beyond this, the shipper must prove that they cannot use either an alternate rail carrier to move the product or any other kind of transportation. Such decisions often mean lengthy and complex arguments about the nature and competitiveness of the shipper's business, how much competition there is from competing carriers and industry suppliers and harm that railway monopoly abuse could or has caused.

If the shipper can prove that there is no competition for moving their goods, then it must pass a second hurdle - proving that the rate charged is "unreasonable". A second hearing must be held to decide the case. To find out if rates are "unreasonable", the ICC needs to find out if the railway is "revenue adequate". If the railway is not "revenue adequate", then the shipper receives no relief.

In the U.S., captive traffic is a small proportion of the total. In Canada, however, it represents about 60 percent of all railway traffic.

In Summary:

Though there are rail competitive access provisions in U.S. law, people generally see them as more cumbersome and legalistic than those in Canada. And they have less scope to apply them. U.S. captive shipper groups, notably in the resource and utility sectors, have complained long and hard about access to competitive rail services.

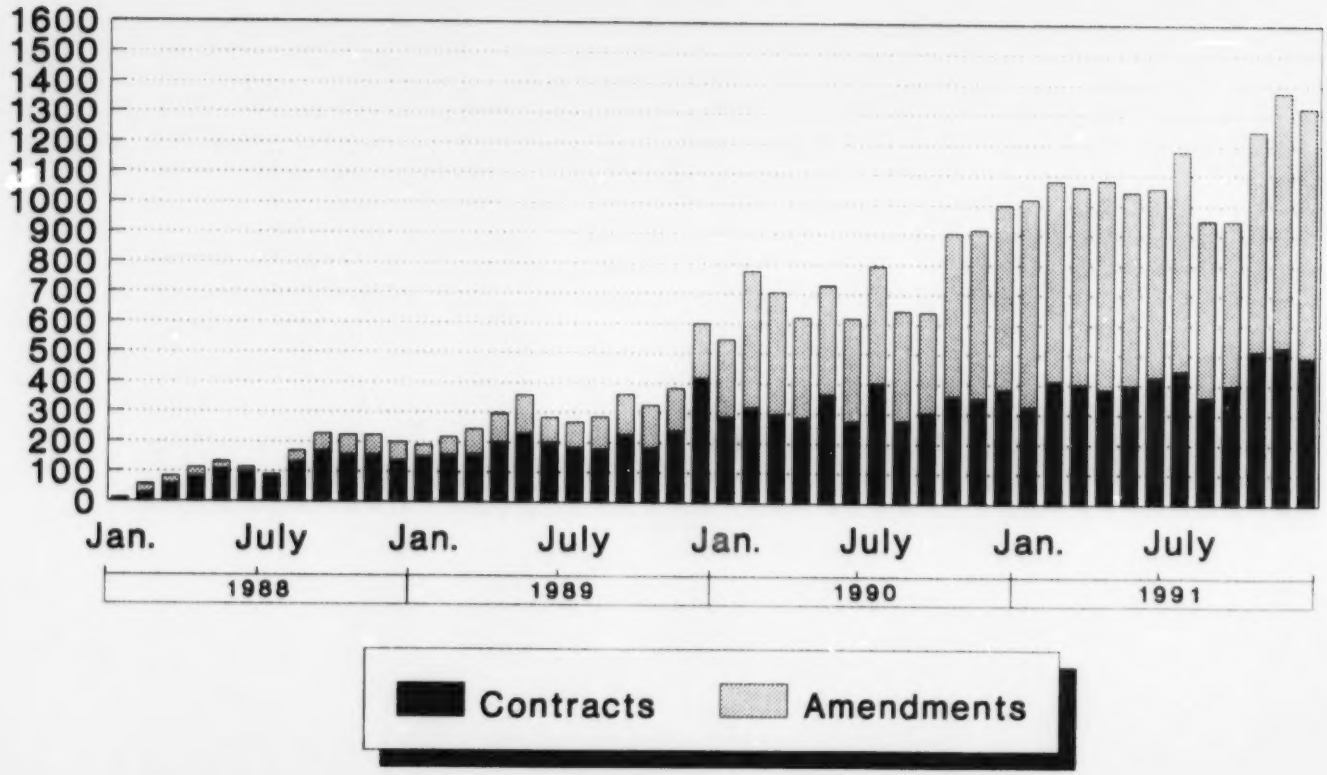
Confidential Contracts and Amendments Filed by Month, 1988 to 1991

Month	Contracts				Amendments			
	1988	1989	1990	1991	1988	1989	1990	1991
January	9	152	288	325	3	38	259	693
February	28	158	319	411	28	59	455	668
March	59	160	296	402	24	84	408	659
April	84	199	285	385	29	97	335	696
May	108	230	364	397	24	128	364	646
June	100	200	273	427	14	83	346	629
July	82	183	402	447	7	85	392	733
August	132	177	276	360	37	109	368	589
September	170	227	303	399	56	135	337	549
October	156	183	360	514	66	143	544	733
November	157	239	352	527	65	143	563	850
December	138	417	382	492	62	182	618	833
TOTAL	1,223	2,525	3,900	5,086	415	1,286	4,989	8,278

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 1.1A

Confidential Contracts and Amendments Filed by Month, 1988 to 1991



Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency Statistics

Appendix 1.2

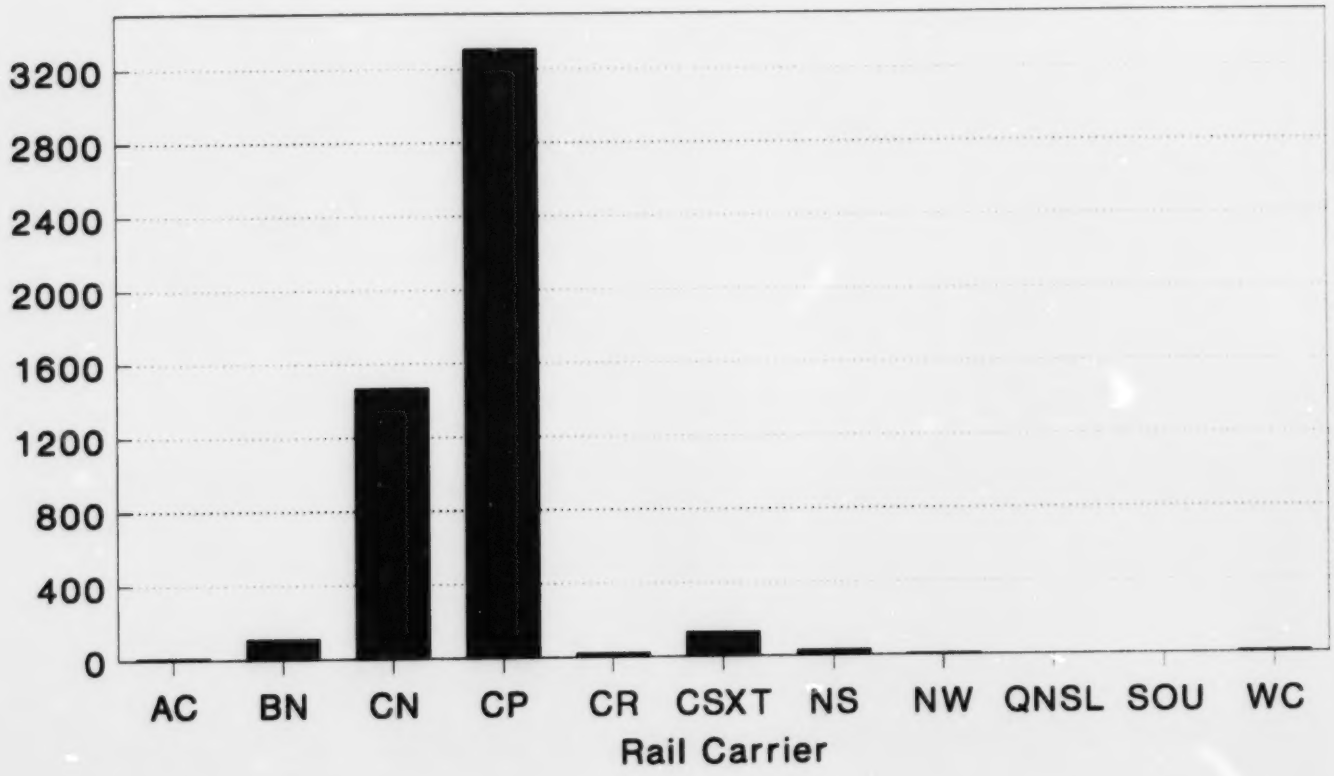
Confidential Contract Filings
1991

Rail Carrier	Abbreviation	Number
Algoma Central	AC	4
Burlington Northern	BN	112
CN Rail	CN	1,467
CP Rail	CP	3,310
ConRail	CR	24
CSX Transportation	CSXT	131
Norfolk Southern	NS	31
Norfolk Western	NW	3
Quebec N. Shore & Labrador	QNS&L	0
Southern	SOU	0
Wisconsin Central	WC	4
TOTAL		5,086

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 1.2A

Confidential Contract Filings
1991



Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency Statistics

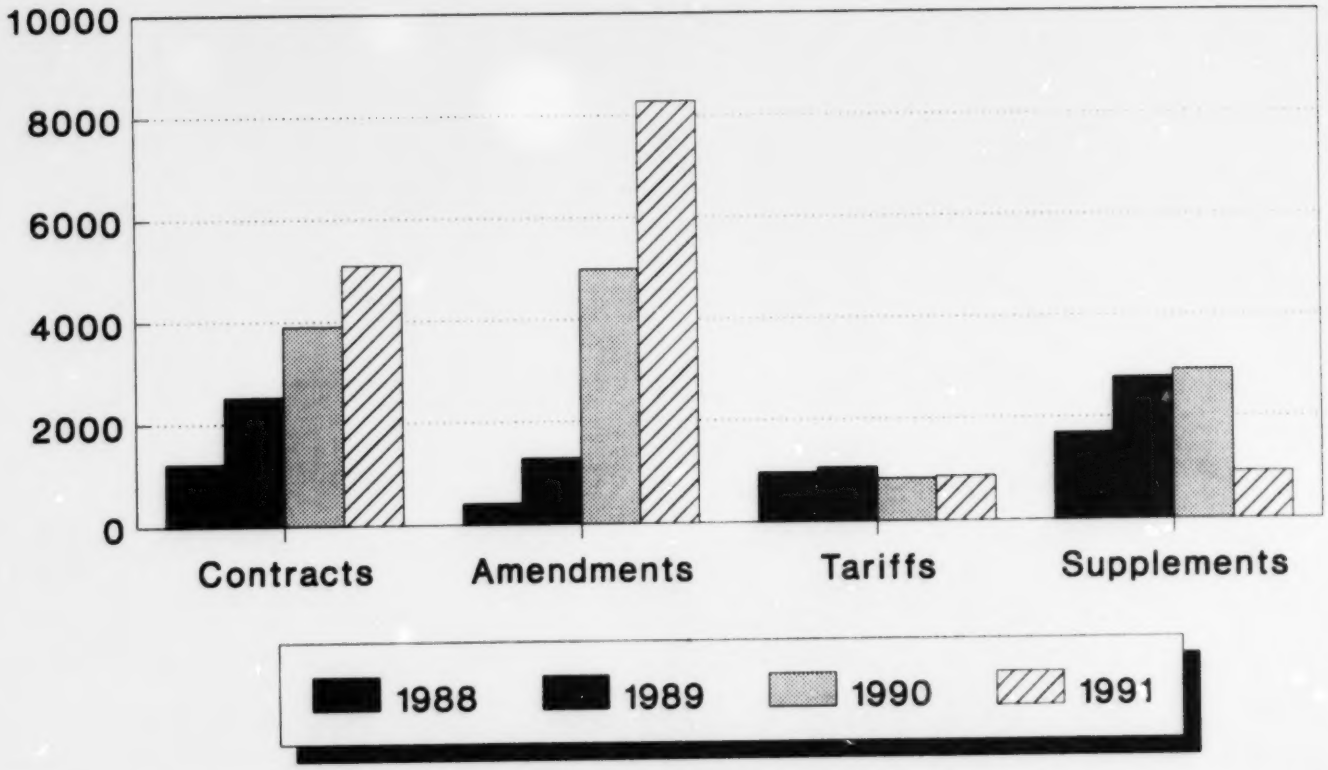
Rail Carrier Filings
1988 to 1991

Year	Contracts	Amendments	Tariffs	Supplements	TOTAL
1988	1,223	415	965	1,690	4,293
1989	2,525	1,286	1,055	2,763	7,629
1990	3,900	4,989	828	2,909	12,626
1991	5,086	8,278	862	916	15,142

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 1.3A

Rail Carrier Filings
1988 to 1991



Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency Statistics

Interswitching Rates Effective January 1, 1992

Zone	Distance	Maximum Rate ($ per car)	
		Less than 60 cars	60 or more cars
1	0 - 6.4 km	195	100
2	6.4 - 10 km	210	100
3	10 - 20 km	240	100
4	20 - 30 km	315	100

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Appendix 1.5

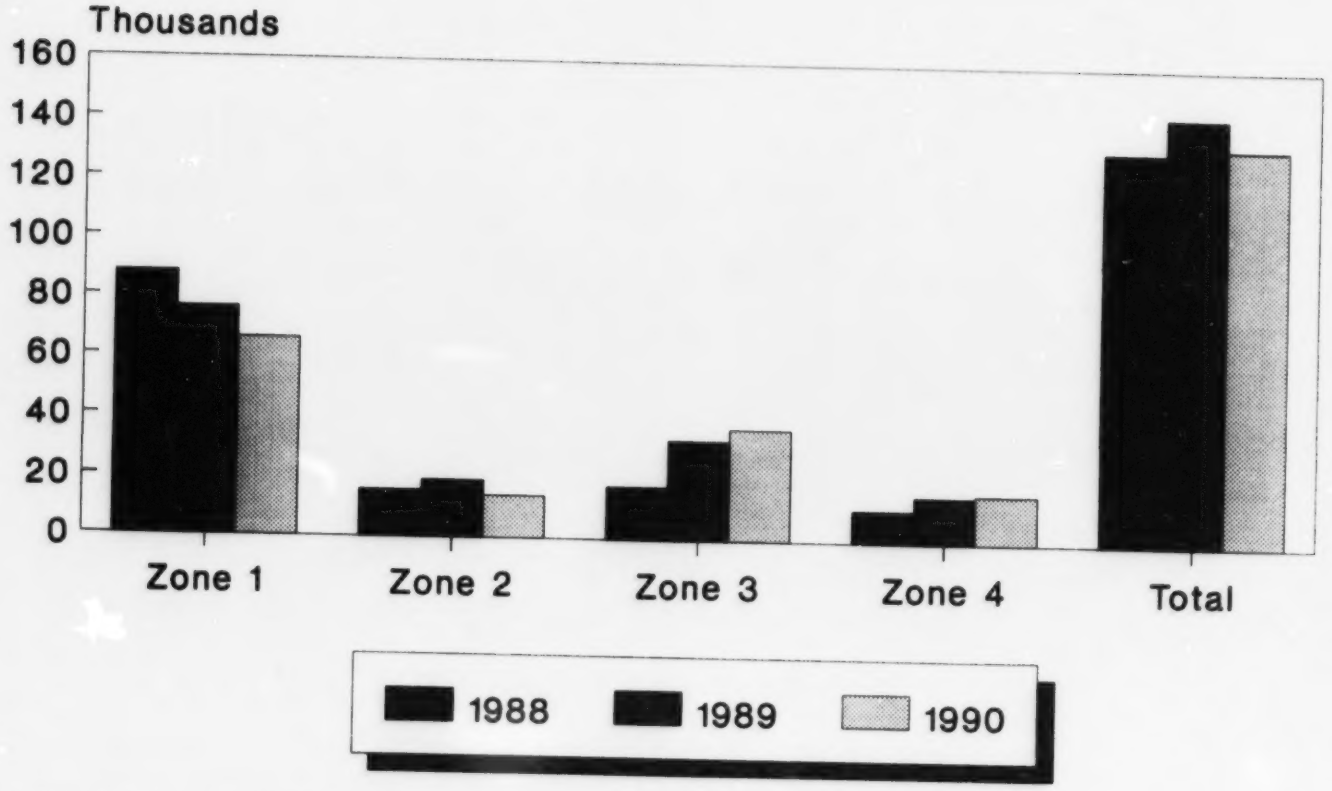
Rail Cars Interswitched
CN/CP Combined, 1988 to 1990

Year	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	TOTAL
1988	87,884	15,685	17,503	10,910	131,982
1989	76,268	19,137	33,131	15,403	143,939
1990	66,095	14,175	37,259	16,243	133,772

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: CN and CP Rail

Appendix 1.5A

Rail Cars Interswitched CN/CP Combined, 1988 to 1990



Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: CN and CP Rail

Interswitching Cases Filed Pursuant to the National Transportation Act, 1987

Applicant–Complainant	Respondent	Dispute	Agency Decision
Manitoba Rolling Mills	CP	Application pursuant to subsection 152(3) of the NTA, 1987 for an extension of interswitching limits in order that its facility located at Selkirk, Manitoba be deemed to be within the prescribed limits of the CP/BN interchange in Winnipeg, Manitoba.	The application was withdrawn on March 3, 1988.
C.I.L. Inc.	CP	Application pursuant to subsection 152(3) of the NTA, 1987 for an extension of interswitching limits in order that its facility located at West Carseland, Alberta be deemed to be within the prescribed limits of the CN/CP interchange in Lyalta, Alberta.	The application was withdrawn on June 30, 1988.
Westar Timber Ltd.	CN	Application pursuant to subsection 152(3) of the NTA, 1987 for an extension of interswitching limits in order that a lumber transfer yard located at Coaticook, Quebec be deemed to be within the prescribed limits of the CN/CP interchange in Sherbrooke, Quebec.	The application was withdrawn on June 30, 1988.
Dow Chemical Company	CN	Application pursuant to subsection 152(3) of the NTA, 1987 for an extension of interswitching limits in order that its facility located at Varennes, Quebec be deemed to be within the prescribed limits of the CN/CP interchange in Montreal, Quebec.	The application was withdrawn on August 9, 1988.

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Applicant-Complainant	Respondent	Dispute	Agency Decision
Domtar Inc.	CN	Application pursuant to subsection 152(3) of the NTA, 1987 for a determination on whether the facilities of Domtar at Donnacona, Quebec should be deemed to be within the interswitching limits of Allenby, Quebec.	By Decision No. 269-R-1988 dated August 17, 1988, the Agency determined that the granting of the application for extended interswitching would remove the competitive disadvantage experienced by Domtar vis-à-vis neighbouring pulp and paper producers. Accordingly, the Agency decided that the Domtar facility should be deemed to be within the interswitching limits of Allenby, Quebec. CN applied to the Federal Court of Appeal and received leave to appeal the decision of the Agency. On March 12, 1990, the Court set aside the Agency decision and returned the matter to the Agency for redetermination. Domtar subsequently withdrew its application before the Agency.
CIL Inc.	CP	Application pursuant to section 152 of the NTA, 1987 to determine whether the traffic consigned to or from the facility of Cold Springs Agri-Services Ltd. at Putnam, Ontario was subject to the interswitching provisions of the NTA, 1987 and the Railway Interswitching Regulations.	In its Decision dated November 15, 1988, the Agency determined that the CP track serving the Cold Springs facility falls within the definition of a siding, as set out in the Railway Interswitching Regulations. Accordingly, the Agency confirmed that the traffic consigned to or from the Putnam facility was eligible for interswitching in accordance with section 152 of the NTA, 1987.

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Applicant–Complainant	Respondent	Dispute	Agency Decision
Essex Terminal Railway Company		Application to enact a regulation pursuant to subsection 152(4) of the NTA, 1987 providing that the interswitching rates set out in the Railway Interswitching Regulations do not apply to railway companies which derive ninety percent or more of their gross freight revenue from interswitching.	By Order No. 1988-R-1067 dated November 22, 1988, the Agency determined that ETR had been unable to demonstrate that it would suffer to any great extent through adherence to the Regulations. Accordingly, the Agency denied the application and ordered ETR to publish an interswitching tariff and abide by the Regulations. The order of the Agency was appealed to the Governor-in-Council. By Order-in-Council P.C. 1991-2407 dated December 5, 1991, the Governor-in-Council rescinded the order of the Agency and varied the Railway Interswitching Regulations.
R. Pelletier Transit Inc.	CN	Application pursuant to subsection 152(3) of the NTA, 1987 for an extension of interswitching limits in order that its facility located at Coaticook, Quebec be deemed to be within the prescribed limits of the CN/CP interchange in Sherbrooke, Quebec.	The application was withdrawn on July 7, 1989.
Celgar Pulp Company	CP	Application pursuant to subsection 152(3) of the NTA, 1987 for a determination on whether the facilities of Celgar at Kraft, B.C., should be deemed to be within the interswitching limits of Nelson, British Columbia.	By Decision No. 439-R-1989 dated September 5, 1989, the Agency determined that Nelson did not meet the definition of an interchange as described in section 110 of the NTA, 1987. Accordingly, the application was denied.

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Applicant–Complainant	Respondent	Dispute	Agency Decision
C.I.L. Inc.	CP	Application pursuant to subsection 152(3) of the NTA, 1987 for an extension of interswitching limits in order that its facility located at West Carseland, Alberta be deemed to be within the prescribed limits of the CN/CP Alyth interchange in Calgary, Alberta.	By Decision No. 165-R-1990 dated March 23, 1990, the Agency determined that the circumstances did not justify an extension of the Calgary interswitching limits to include CIL's facility at West Carseland. Accordingly, the application was denied.
Polymeric Resins Inc.	CN	Application pursuant to subsection 152(3) of the NTA, 1987 for an extension of interswitching limits in order that a shipper's facility located at Varennes, Quebec be deemed to be within the prescribed limits of the CN/CP interchange in Montreal, Quebec.	The application was withdrawn on April 4, 1990.

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Competitive Line Rate Cases Filed Pursuant to the National Transportation Act, 1987

Applicant-Complainant	Respondent	Dispute	Agency Decision
Canada Packers Inc.	CP	Application pursuant to section 136 of the NTA, 1987 for the establishment of a competitive line rate for the movement of suspended meat in rail cars from Lethbridge, Alberta to Calgary, Alberta by CP for transfer to CN.	The application was withdrawn on May 3, 1988.
Alberta Gas Chemicals Inc.	CP	Application pursuant to section 136 of the NTA, 1987 for the establishment of a competitive line rate for the movement of methanol in shipper-supplied tank cars from Medicine Hat, Alberta to Coutts, Alberta by CP for transfer to the Burlington Northern Railroad Company.	By Order No. 1988-R-798 dated September 8, 1988, the Agency determined, pursuant to section 142 of the NTA, 1987, the amount of the CLR for the requested movement and directed CP to publish the rate to remain in force for a period of one year. CP applied to the Federal Court of Appeal and received leave to appeal the decision of the Agency. By judgement dated October 25, 1989, the appeal was dismissed. CP further filed an application to the Supreme Court of Canada for leave to appeal the judgement of the Federal Court. The application for leave to appeal was dismissed on March 15, 1990.

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Applicant–Complainant	Respondent	Dispute	Agency Decision
Alberta Gas Chemicals Inc.	CP	Application pursuant to section 136 of the NTA, 1987 for the establishment of a competitive line rate for the movement of methanol in shipper-supplied tank cars from Medicine Hat, Alberta to Coutts, Alberta by CP for interchange to the Burlington Northern Railroad Co.	By Decision No. 507-R-1989 dated October 2, 1989, the Agency determined, pursuant to section 142 of the NTA, 1987, the amount of the CLR for the requested movement and directed CP to publish the rate to remain in force for a period of one year.
CSP Foods Ltd.	CP	Application pursuant to section 136 of the NTA, 1987 for the establishment of competitive line rates for the movement of canola oil in shipper-supplied tank cars from Altona and Harrowby, Manitoba and Nipawin, Saskatchewan to Winnipeg, Manitoba by CP for interchange to the Burlington Northern Railroad Co.	By Decision No. 650-R-1989 dated December 28, 1989, the Agency determined, pursuant to section 142 of the NTA, 1987, the amount of the CLRs for the requested movements and directed CP to publish the rates to remain in force for a period of one year. The decision of the Agency was contested to the Federal Court of Appeal by CP. The application for leave to appeal was withdrawn by CP in 1991.
Alberta Gas Chemicals Inc.	CP	Application pursuant to section 136 of the NTA, 1987 for the establishment of a competitive line rate for the movement of methanol in shipper-supplied tank cars from Medicine Hat, Alberta to Coutts, Alberta by CP for interchange to the Burlington Northern Railroad Co.	By Decision No. 497-R-1990 dated September 24, 1990 the Agency determined, pursuant to section 142 of the NTA, 1987, the amount of the CLR for the requested movement and directed CP to publish the rate to remain in force for a period of one year.
Alberta Gas Chemicals Inc.	CP	Application pursuant to section 136 of the NTA, 1987 for the establishment of a competitive line rate for the movement of methanol in shipper-supplied tank cars from Medicine Hat, Alberta to Coutts, Alberta by CP for interchange to the Burlington Northern Railroad Company.	By Decision No. 505-R-1991 dated September 27, 1991 the Agency determined, pursuant to section 142 of the NTA, 1987, the amount of the CLR for the requested movement and directed CP to publish the rate to remain in force for a period of one year.

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Final Offer Arbitration Cases Filed Pursuant to the National Transportation Act, 1987

Applicant-Complainant	Respondent	Dispute	Agency Decision
Tall Tree Lumber Company	CN	Application pursuant to section 48 of the NTA, 1987 for Final Offer Arbitration in respect of rates for the movement of lumber.	The application was withdrawn on April 25, 1989.
Parrish and Heimbecker Limited	CN	Application pursuant to section 48 of the NTA, 1987 for Final Offer Arbitration in respect of rail movements of flour destined for export, from Hanover, Ontario to Montreal, Quebec and Halifax, Nova Scotia.	In his decision dated July 9, 1990, the arbitrator decided in favour of shipper. The decision of the arbitrator was contested by CN to the Federal Court of Appeal. The application for leave to appeal has not yet been heard.
TNT Railfast	CP	Application pursuant to section 48 of the NTA, 1987 for Final Offer Arbitration with respect to rates proposed to be charged in 1991 by CP for the movement of insulated and dry boxcars carrying mixed freights from Montreal and Toronto to various destinations in Western Canada.	In its decision dated August 17, 1990, the Agency determined that, in the absence of a final offer by the carrier, it could not proceed with the application for Final Offer Arbitration as the submission was incomplete.

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Applicant–Complainant	Respondent	Dispute	Agency Decision
Canadian National Railway Company	Parrish and Heimbecker Limited	Application pursuant to subsection 35(1) of the NTA, 1987 to set aside the decision of the arbitrator in the final offer arbitration case between Parrish & Heimbecker Limited and CN on the grounds that the rate chosen by the arbitrator was below compensatory levels and violated subsection 112(2) of the NTA, 1987.	By Decision No. 563-R-1990 dated November 7, 1990, the Agency determined that the decision of the arbitrator was final and binding. Accordingly, CN's request for an Agency inquiry into the matter was dismissed. The decision of the Agency was contested by CN to the Federal Court of Appeal. The application for leave to appeal was dismissed by the Court on May 31, 1991.

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Agency statistics

Competitive Access Provisions

Non-Agency Shipper Survey Results

During the Fall of 1991, the Canadian Industrial Transportation League (CITL) conducted several informal shipper surveys with respect to the use of the Competitive Access Provisions of the NTA, 1987. The results of these surveys were published in the CITL newsletter "Transport Info" and are reproduced here from that source.

Competitive Line Rates (CLR)

Fifty-three percent (53 percent) of respondents agreed with the statement that "the Competitive Line Rate is the most powerful negotiation tool in the arsenal of the captive Shipper". Twenty percent (20 percent) disagreed while 12 percent said that CLRs are powerful but not the most powerful tool. Over 70 percent of shippers indicated that they had used CLRs during the negotiation process with the railways.

Final Offer Arbitration (FOA)

Eighty-two percent (82 percent) of shippers agreed with the statement that "Final Offer Arbitration is most effective when not used; its greatest potential exists in the threat of use". Thirteen percent (13 percent) disagreed and five per cent said that FOA was no use at all.

Sixty-eight percent (68 percent) of respondents stated that FOA puts shippers in a better bargaining position when negotiating with the railways. Twenty-seven percent (27 percent) disagreed.

Comprehensive Review Working Group
National Transportation Agency of Canada
Source: Canadian Industrial Transportation League

Office national des transports du Canada
National Transportation Agency of Canada

L'accès à des services ferroviaires concurrentiels

Un rapport de travail au Comité d'examen des lois sur les transports nationaux

Mars 1992

Canada

L'ACCÈS À DES SERVICES FERROVIAIRES CONCURRENTIELS

SOMMAIRE

L'article 266 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* mentionne, entre autres, que l'examen complet doit se pencher sur trois questions. Quelles sont les retombées des contrats confidentiels pour les expéditeurs et les compagnies ferroviaires ? Quel est le degré d'accès compétitif pour les expéditeurs ? Quelles sont les retombées des dispositions sur les prix de ligne concurrentiels sur la viabilité des compagnies ferroviaires ?

Les dispositions concernant les contrats confidentiels, l'extension des limites d'interconnexion, les prix de ligne concurrentiels et l'arbitrage font partie de l'accès concurrentiel. Cinq points découlent des attentes du parlement envers la Loi : donner aux expéditeurs et aux compagnies ferroviaires plus de choix dans les taux et les services, fournir une plus grande souplesse aux compagnies ferroviaires afin qu'elles rencontrent les besoins des expéditeurs, rendre le marché plus compétitif, réduire la paperasse administrative et diminuer l'intervention gouvernementale.

Fonctionnant dans un ensemble intégré, ces nouvelles dispositions sont élaborées pour améliorer l'accès concurrentiel des expéditeurs aux services ferroviaires, mais aussi pour accroître la capacité des compagnies de chemin de fer afin qu'elles demeurent concurrentielles dans les marchés intérieurs comme transfrontaliers.

Chaque année, depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, une proportion modeste des wagons complets, soit approximativement quatre pour cent par année, a été transportée en vertu des dispositions concernant l'extension des limites d'interconnexion (de quatre milles à 30 kilomètres). Environ 60 p. 100 de ce trafic aurait été admissible à l'interconnexion en vertu de l'ancienne Loi, qui prévoyait des prix équivalant à un cinquième du niveau actuel. Une demande, concernant un wagon complet, a dû être tranchée en arbitrage. Cinq prix de ligne concurrentiels, dont trois demandes de renouvellement, ont été fixés par l'Office depuis que la Loi est en vigueur. Ces prix de ligne concurrentiels ont eu des répercussions directes sur deux expéditeurs et touchaient moins de 0,1 p. cent des recettes des compagnies de chemin de fer.

En dépit du nombre restreint de demandes formelles, les expéditeurs ont utilisé ces dispositions concernant l'accès concurrentiel comme instrument de marchandage dans les négociations. À la suite des négociations, les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer ont pu s'entendre sur des modalités de prix et de service concurrentiels et satisfaisants, comme le prouve le dépôt de 13 364 contrats et de modifications en 1991 (le nombre correspondant était de 1 638 en 1988). Les expéditeurs importants comme les plus petits de toutes les régions du pays ont pu négocier avec succès des contrats confidentiels.

Office national des transports du Canada
Rapport de travail au
Comité d'examen des lois sur les transports nationaux

2 *L'ACCÈS À DES SERVICES FERROVIAIRES CONCURRENTIELS*

Une loi adoptée par les États-Unis, (*Staggers Rail Act of 1980*), prévoit aussi un type de mesures de compensation pour les expéditeurs qui sont captifs des embranchements d'une compagnie de chemin de fer unique aux É.-U., bien que ces mesures de compensation soient considérées par la plupart des expéditeurs comme très peu utiles et peu commodes en comparaison de celles offertes au Canada.

INTRODUCTION

Selon l'article 266 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, l'examen complet doit porter sur les éléments suivants de l'accès concurrentiel au transport ferroviaire :

(3) b) l'effet de la conclusion de contrats confidentiels pour le transport de marchandises par chemin de fer sur les expéditeurs et sur l'efficacité du réseau de transport ferroviaire dans les diverses régions du Canada;

d) la mesure dans laquelle est offert aux expéditeurs un accès concurrentiel au transport ferroviaire dans les diverses régions du Canada;

j) l'effet des articles 134 à 142 (prix de ligne concurrentiels) sur les recettes, la rentabilité, les investissements en immobilisations et les niveaux de service des compagnies de chemin de fer.

La présente analyse du personnel de l'Office national des transports traite de la mesure dans laquelle chacune de ces dispositions concernant l'accès concurrentiel a été utilisée par les expéditeurs canadiens et de l'impact qu'elles ont eu sur la viabilité des compagnies ferroviaires.

Le marché global actuel est hautement concurrentiel, et les coûts de transport constituent une importante composante du prix du produit fini. Afin d'aider les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer à soutenir cette concurrence plus efficacement, la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* a introduit un ensemble de dispositions, notamment les contrats confidentiels, les prix de ligne concurrentiels, l'extension des limites d'interconnexion et l'arbitrage. Ces dispositions ont été conçues pour améliorer l'accès concurrentiel et permettre aux expéditeurs et aux compagnies ferroviaires de négocier les prix et les services adaptés aux circonstances individuelles.

Ces dispositions étaient destinées à opérer comme un tout pour améliorer l'accès concurrentiel des expéditeurs et accroître la capacité des compagnies ferroviaires de demeurer concurrentielles dans les marchés intérieurs comme transfrontaliers. Avant 1988, les expéditeurs captifs au Canada avaient bien peu de pouvoir de marchandage lors de leurs négociations sur les prix avec les compagnies ferroviaires. En vertu de la nouvelle Loi, si un expéditeur n'est pas en mesure de négocier un prix satisfaisant avec une compagnie de chemin de fer, ni d'obtenir un prix

reflétant ceux disponibles sur le marché, il peut avoir accès à un transporteur concurrentiel soit par l'extension des limites d'interconnexion, soit par un prix de ligne concurrentiel. L'option de l'arbitrage lui est aussi offerte. En l'absence d'autres solutions comme les prix de ligne concurrentiels, l'extension des limites d'interconnexion et l'arbitrage, l'existence de contrats confidentiels laisserait les expéditeurs captifs sans protection contre l'abus monopolistique possible de la part de la compagnie ferroviaire les desservant, particulièrement ceux qui ne peuvent faire appel au camionnage.

CONTRATS CONFIDENTIELS

Description

Un expéditeur et une compagnie ferroviaire peuvent conclure un contrat dont les modalités seront tenues confidentielles. Ce contrat peut englober de nouveaux prix, des rabais ou toute autre condition acceptable pour les parties. Il doit toutefois être déposé auprès de l'Office. Un résumé contenant uniquement les renseignements non confidentiels doit être mis à la disposition du public.

Contexte

Depuis 1967, les compagnies de chemin de fer du Canada ont la liberté d'établir leurs prix sans l'approbation du gouvernement. La *Staggers Rail Act of 1980* a donné la même liberté aux compagnies ferroviaires des États-Unis, mais est allée plus loin en permettant aux expéditeurs et aux compagnies ferroviaires de fixer des prix et des conditions de transport au moyen de contrats confidentiels.

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* accorde le droit de conclure des contrats confidentiels. Ces contrats permettent deux utilisations, soit de faire disparaître le désavantage concurrentiel dont souffraient les compagnies ferroviaires canadiennes par rapport à leurs homologues américains, de même que par rapport aux autres modes rivaux au Canada, et de fournir de nouvelles possibilités de prix pour les expéditeurs. Le législateur envisageait que cette disposition permettrait aux transporteurs de mieux adapter leurs prix aux besoins particuliers des expéditeurs canadiens et de mieux répondre à ces besoins. En outre, les compagnies de chemin

---

de fer allaient pouvoir réagir plus promptement et efficacement à la concurrence des autres modes.

Résultats

Dans le cadre de l'examen complet, l'un des éléments à examiner consiste dans l'effet des contrats confidentiels sur les expéditeurs et sur l'efficience du réseau de transport ferroviaire du Canada. Le nombre total de contrats et de modifications déposés auprès de l'Office s'est accru de façon spectaculaire, passant de 1 638 en 1988, l'année de l'entrée en vigueur de la Loi, à 13 364 en 1991 (plus de détails aux annexes 1.1 à 1.3A). Le transport du grain réglementé par la Loi mis à part, le volume de marchandises transportées en vertu des contrats confidentiels est passé de 30 p. 100 en 1988 à environ 70 p. 100 en 1990. Il est important de mentionner qu'aucune disposition de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* ne permet à l'Office ou à un expéditeur d'imposer un contrat confidentiel à un transporteur. D'ailleurs, le nombre croissant de contrats indique bien la façon dont la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* a facilité les négociations entre les expéditeurs et les transporteurs.

Les expéditeurs consultés au cours des examens annuels de l'Office ont signalé que les contrats confidentiels étaient la plus importante disposition pour obtenir des conditions de transport ferroviaire concurrentielles. Les expéditeurs ont fait savoir que les concessions de prix de même que des garanties concernant les prix et les services sont considérées comme les facteurs les plus importants dans leurs négociations en vue des contrats. Les contrats permettent aux expéditeurs de négocier des régimes de prix et de services spécialement adaptés à leurs besoins en transport.

Également considérées de haute importance par les expéditeurs, les garanties de service sont en voie de prendre encore plus d'importance selon les enquêtes de l'Office. En 1990, pour la première fois, les garanties de service étaient cotées par les expéditeurs comme plus importantes que les garanties contre l'escalade des prix, un indice que les discussions entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer tendent maintenant davantage à négocier des clauses d'accords contractuels pour le service.

Les expéditeurs ont aussi signalé que l'effet de levier exercé par les prix de ligne concurrentiels, l'interconnexion et l'arbitrage ont influé sur leurs négociations en vue de la conclusion de contrats confidentiels avec les compagnies de chemin de fer, ces accords étant, par définition, réciproques. Manifestement, plusieurs facteurs peuvent avoir joué dans ces négociations, y compris les conditions du marché auxquelles sont soumis les expéditeurs, les conditions de service, les attentes de profits, les engagements sur le volume et la concurrence des autres modes de transport.

L'ACCÈS À DES SERVICES FERROVIAIRES CONCURRENTIELS

La proportion grandissante du trafic transporté en vertu de contrats confidentiels signifie que les prix publiés peuvent être un reflet fort peu fidèle des prix réels du marché. Néanmoins, la vaste majorité des expéditeurs ont indiqué que les prix contractuels étaient en fait plus bas que les prix publiés. Quelques-unes des réductions de prix peuvent être imputables à des concessions de la part des expéditeurs ou à des compensations.

Depuis 1988, les résultats des enquêtes ont révélé que, peu à peu, un nombre croissant d'expéditeurs signalent des augmentations des prix contractuels par rapport à ceux négociés par le passé. Cependant, de nombreux expéditeurs ont pu, soit conserver le prix de l'année précédente, soit obtenir des prix plus avantageux en liant une plus grande proportion de leur trafic ferroviaire par contrats.

Dans les enquêtes de l'Office, les compagnies ferroviaires ont qualifié les contrats confidentiels de « disposition positive axée sur le marché ». Elles ont aussi indiqué qu'en période de déclin du trafic, cette disposition leur offrait la souplesse voulue pour conserver leur clientèle.

INTERCONNEXION

Description

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* prévoit un accès concurrentiel pour les expéditeurs principalement localisés dans les zones urbaines grâce à l'interconnexion réglementée, soit le transfert du trafic entre des compagnies de chemin de fer différentes sur des distances et selon des modalités prescrites par la Loi.

Contexte

Avant la proclamation de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, les prix et les distances d'interconnexion étaient fixés par loi et par règlement. Ces prix s'appliquaient au trafic transporté à destination ou en provenance d'un point situé à moins de quatre milles du lieu de correspondance. Fixée en 1908, la distance de quatre milles est demeurée inchangée jusqu'en 1988. Les frais d'interconnexion n'avaient pas été augmenté depuis 1951 et, en 1980, ils étaient généralement reconnus comme non compensatoires.

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* a porté à 30 kilomètres la limite d'interconnexion traditionnellement fixée à quatre milles. Cette nouvelle Loi a aussi aidé les expéditeurs localisés à l'extérieur du rayon de 30 kilomètres, en ce sens qu'ils peuvent obtenir, à la suite de déterminations de l'Office, d'être réputés à l'intérieur de ce rayon. Puisqu'ils sont localisés à l'extérieur du rayon de 30 kilomètres, ces expéditeurs pourraient subir un désavantage concurrentiel par rapport aux expéditeurs qui sont localisés à l'intérieur du rayon de 30 kilomètres sans possibilité d'accès à une interconnexion réglementée.

L'Office fixe annuellement les prix d'interconnexion réglementés à la suite de vastes consultations auprès des expéditeurs comme des compagnies de chemin de fer. Une copie du barème actuel de prix d'interconnexion de 1992 se trouve en annexe 1.4.

Résultats

Les statistiques présentées à l'Office par le CN et le CP ont été analysées pour évaluer la mesure dans laquelle l'interconnexion réglementée a permis aux expéditeurs d'obtenir un accès concurrentiel. Ces statistiques révèlent que, de 1988 à 1990, le CN et le CP ont procédé à une interconnexion de wagons variant entre 130 000 et 140 000 par année, ce qui représente quatre pour cent de tout le trafic de wagons complets (pour plus de détails, voir les annexes 1.5 et 1.5A). Plus de la moitié du volume était constituée de trafic acheminé à l'intérieur des limites de quatre milles en vigueur avant 1988. Par conséquent, l'agrandissement de la zone d'interconnexion s'est conclu par une augmentation de 60 000 wagons par année.

Les recettes des compagnies de chemin de fer provenant de l'interconnexion à l'intérieur des limites de quatre milles ont accusé une augmentation considérable. Avant 1988, les compagnies recevaient approximativement 30 $ par wagon pour l'interconnexion à l'intérieur des limites de quatre milles. Selon le nouveau règlement, les prix d'interconnexion dans la zone 1 étaient fixés à 165 $ par wagon en 1988. En 1992, ce prix pour la même zone était passé à 195 $ par wagon.

S'il n'y avait pas eu de révision des prix d'interconnexion en 1988, les compagnies de chemin de fer canadiennes pratiquant l'interconnexion auraient reçu, de 1988 à 1990, approximativement 1,8 à 2,4 millions de dollars pour l'interconnexion à l'intérieur des quatre milles du lieu de correspondance. Les statistiques présentées par les compagnies de chemin de fer indiquent que leurs recettes provenant de ce trafic à l'intérieur des quatre milles étaient en réalité de l'ordre de 11,8 à 14 millions de dollars. Par conséquent, le gain net des compagnies ferroviaires est de l'ordre de 10 à 11,6 millions de dollars.

En l'absence d'interconnexion, aucune comparaison semblable n'est possible en ce qui concerne le trafic dans les trois autres zones. Cependant, le transporteur d'origine ou de destination, selon le cas, aurait reçu une part des recettes de la ligne, laquelle serait normalement plus élevée que le prix d'interconnexion correspondant établi en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

Depuis 1988, l'Office a reçu neuf demandes d'expéditeurs à l'extérieur des limites d'interconnexion de 30 kilomètres en vue d'être réputés à l'intérieur des limites (voir l'annexe 1.6). Par la suite, la majeure partie des demandes ont été retirées. L'Office a acquiescé à la demande d'un expéditeur, mais la Cour fédérale a ordonné à l'Office de régler un point de procédure dans cette affaire. Cependant, avant qu'il ne l'ait fait, l'expéditeur avait retiré la demande.

PRIX DE LIGNE CONCURRENTIELS

Description

Les prix de ligne concurrentiels (PLC) élargissent le choix offert aux expéditeurs physiquement situés le long d'une seule ligne ferroviaire, que ce soit au point de départ ou d'arrivée de leurs marchandises. Ces expéditeurs captifs peuvent demander à la compagnie de chemin de fer d'établir un prix pour le transport de ses marchandises jusqu'à la ligne d'un transporteur concurrent. Si les parties n'arrivent pas à s'entendre, l'expéditeur peut demander à l'Office national des transports d'établir un prix selon les dispositions législatives applicables.

Contexte

Le but des PLC est de favoriser une concurrence des services ferroviaires dans l'intérêt de tout expéditeur n'ayant accès qu'à une seule compagnie de chemin de fer, au point d'origine ou de destination de l'acheminement, et ne pouvant pas profiter des dispositions de la Loi relatives à l'interconnexion pour accéder à des services ferroviaires concurrentiels. Les PLC sont destinés à favoriser une concurrence semblable à celle qui prévaut dans d'autres régions du Canada, là où les expéditeurs ont accès à plus d'une compagnie de chemin de fer.

Résultats

Étendue des PLC pouvant être utilisés par les expéditeurs

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi, l'Office s'est prononcé sur cinq demandes de prix de ligne concurrentiel, dont trois demandes de renouvellement (voir les précisions données à l'annexe 1.7). Plus de 300 des expéditeurs interrogés dans le cadre des examens annuels de 1989 et de 1990 de l'Office ont dit avoir utilisé des services ferroviaires : en 1989 et 1990, 24 et 16 d'entre eux respectivement ont tenté de négocier un PLC avec un transporteur de liaison. Treize de ceux de 1989 et 12 de ceux de 1990 ont pu profiter d'un ensemble satisfaisant de prix et de services grâce aux négociations.

La majeure partie des expéditeurs qui ont tenté de négocier des PLC avaient des frais de transport de marchandises (ferroviaires et autres modes) de plus d'un million de dollars par année. Dans de nombreux cas, les installations des expéditeurs interrogés étaient situées dans l'Ouest canadien, d'où provient une grande partie du trafic de vrac captif. Dans d'autres cas toutefois, il s'agissait d'installations situées au Canada central, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse.

La plupart des expéditeurs qui ont demandé des PLC ont dit qu'il s'agissait là de leur moyen le plus important de se procurer des services ferroviaires à des conditions concurrentielles. Des sondages informels effectués auprès d'expéditeurs par la Canadian Industrial Transportation League révèlent l'importance que ceux-ci accordent aux PLC (pour plus de détails, voir l'annexe 1.9).

Effet des PLC sur la viabilité des compagnies ferroviaires

Les PLC établis par l'Office depuis l'adoption de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* ont influé directement sur deux expéditeurs et sur moins de 0,1 p. 100 des recettes ferroviaires. Cependant, la performance financière des compagnies de chemin de fer obéit non seulement aux dispositions de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* sur l'accès concurrentiel, mais aussi à la conjoncture économique. Sur ce dernier plan, trois grands facteurs économiques ont façonné la performance financière des compagnies depuis 1988.

Le premier est la réduction du volume de grain manutentionné en 1989 en raison de la sécheresse qui a sévi dans les Prairies en 1988.

Le deuxième facteur est la récession qui, depuis quelque temps, entraîne une baisse de trafic et une réduction des montants que les expéditeurs et les compagnies ferroviaires peuvent récupérer de leurs clients à la faveur des changements de prix.

Le troisième facteur économique est la hausse considérable de la valeur du dollar canadien survenue depuis 1986.

Ces facteurs n'ont cependant pas empêché les activités ferroviaires canadiennes d'engendrer des profits, alors même que bon nombre d'industries canadiennes accusaient des baisses de bénéfices.

Les compagnies de chemin de fer s'opposaient à l'inclusion des dispositions sur les PLC dans la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et en déplorent encore l'existence aujourd'hui. Elles sont d'avis que les PLC menacent leur viabilité, nuisent à l'investissement et sont essentiellement un cas de libre échange à sens unique entre le Canada et les États-Unis.

ARBITRAGE

Description

L'arbitrage vise à régler les différends entre un expéditeur et un transporteur sur des sujets d'intérêt privé plutôt que public. Les différends admissibles à l'arbitrage comprennent, entre autres, le prix exigé d'un expéditeur ou une condition de transport afférente à un trafic auquel s'applique le prix. L'Office peut nommer un arbitre qui se prononcera en faveur de l'offre de l'expéditeur ou de celle du transporteur, aucune autre option n'étant permise.

Contexte

Le processus d'arbitrage a été conçu en fonction de la nécessité de régler d'une façon plus rapide, économique et moins formaliste les différends surgissant entre les expéditeurs et les transporteurs.

Résultats

Bien que l'Office ait reçu trois demandes d'arbitrage depuis 1988, un seul cas a été confié à un arbitre (pour plus de détails, voir l'annexe 1.8). Un différend est intervenu entre Parrish and Heimbecker Limited et le CN au sujet d'un prix à fixer pour un wagon complet de farine destiné à l'exportation, de Hanover, en Ontario, à Montréal, au Québec, puis à Halifax, en Nouvelle-Écosse.

Dans le cadre de l'examen annuel, des expéditeurs ont mentionné à l'Office que même s'ils n'ont pas eu recours à l'arbitrage, l'existence de cette disposition leur a été profitable durant leurs négociations avec les compagnies ferroviaires. Les expéditeurs captifs, en particulier, ont déclaré que l'arbitrage est une option essentielle dans leurs démarches en vue d'obtenir des services ferroviaires concurrentiels. Les expéditeurs ont déclaré que, dans de nombreux cas, la simple mention de cette option a permis à des expéditeurs de relancer des négociations stagnantes auprès de compagnies ferroviaires et de jouir d'un accès concurrentiel au transport ferroviaire. Des sondages informels effectués auprès d'expéditeurs par la Canadian Industrial Transportation League viennent confirmer cette opinion (pour plus de détails, voir l'annexe 1.9).

SERVICES FERROVIAIRES CONCURRENTIELS... L'EXPÉRIENCE AMÉRICAINE

Les dispositions législatives en faveur de l'accès concurrentiel au transport ferroviaire ne sont pas une exclusivité canadienne. La loi américaine comporte des dispositions semblables, mais, contrairement au Canada, l'accès concurrentiel dépend largement de la capacité de l'expéditeur américain captif à prouver sa captivité. Alors qu'au Canada l'accès concurrentiel peut être acquis au moyen de divers processus de résolution de litiges qui sont à la fois opportuns et simplifiés administrativement, les expéditeurs américains doivent chaque fois franchir maints obstacles administratifs et juridiques pour obtenir l'autorisation de l'Interstate Commerce Commission (ICC).

Portée des dispositions américaines relatives aux possibilités d'accès concurrentiel des expéditeurs

En vertu de la *Staggers Rail Act of 1980*, les expéditeurs captifs peuvent demander à être exemptés des prix qu'ils estiment illégitimes et inéquitables. Les principales solutions qui leur

sont offertes par cette Loi résident dans le pouvoir de l'ICC de fixer un prix maximal par règlement et de prescrire l'accès concurrentiel en invoquant les dispositions de la Loi relatives à l'interconnexion réciproque et aux installations terminales. Dans certaines circonstances, les expéditeurs peuvent y parvenir en faisant appel au pouvoir de l'ICC de prescrire des itinéraires et des prix d'usage commun.

Voici une description sommaire des dispositions régissant les possibilités d'accès concurrentiel des expéditeurs captifs aux États-Unis :

Interconnexion

La loi américaine prescrit l'interconnexion du trafic entre les compagnies de chemin de fer concurrentes. Ce service est désigné « interconnexion réciproque » aux États-Unis.

En vertu de la loi américaine, l'ICC peut ordonner à des compagnies ferroviaires de conclure des ententes d'interconnexion réciproque lorsqu'elle est d'avis que de telles ententes sont réalistes et dans l'intérêt du public. En pratique toutefois, l'ICC se laisse difficilement convaincre de prescrire l'interconnexion réciproque. Le fardeau de la preuve des expéditeurs est beaucoup plus lourd aux États-Unis qu'au Canada, où les prix d'interconnexion sont réglementés dans le cas de tous les expéditeurs situés dans un rayon de 30 kilomètres d'un lieu de correspondance avec une autre compagnie de chemin de fer. Cependant, aux États-Unis, à l'inverse du Canada, l'accès concurrentiel au transport ferroviaire peut être acquis uniquement au moyen d'une demande d'exemption individuelle faite à l'ICC.

Prix de ligne concurrentiels

Les dispositions canadiennes relatives aux PLC sont sans équivalent aux États-Unis. Il incombe à l'expéditeur américain de prouver à l'ICC qu'il est captif et que le prix exigé est déraisonnable. L'aide accordée peut prendre la forme de droits de circulation commune sur la ligne d'une compagnie de chemin de fer unique ou de prix réduits consentis par la compagnie de chemin de fer. Les expéditeurs captifs ont peu de difficultés à prouver l'absence de concurrence intramodale et intermodale, mais prouver qu'il n'existe aucun concurrent pouvant transporter tel produit et que les critères géographiques sont satisfaits est très ardu, et ajoute à la lenteur et à la complexité des démarches d'appel.

Arbitrage

L'ICC n'a aucun pouvoir d'imposer un arbitrage sur des prix ou des conditions de service ferroviaire.

L'ICC encourage le règlement des différends par l'entremise de procédés tels que la médiation, la négociation, l'arbitrage et l'adoption de règles issues de négociations. Cette approche cadre bien dans l'esprit des lois américaines comme l'*Administrative Resolution Act* et la *Negotiated Rulemaking Act*.

Plus précisément, l'ICC a mis de l'avant un procédé afin de favoriser l'élaboration de règles qui s'appliqueraient à l'arbitrage dans les cas de taux de transporteur routier, d'abandon ferroviaire et de subventions. L'ICC a proposé un type d'arbitrage pour résoudre les différends pouvant survenir entre les compagnies ferroviaires à propos des taux pour la location de wagons.

Jusqu'ici, toutefois, aucune procédure pour un accord rapide, sûr et informel, ni aucune procédure similaire à celle généralement utilisée au Canada pour le règlement des différends n'a été incorporée à quelque règlement ou loi américaine sur le transport.

Efficacité des dispositions américaines relatives à l'accès concurrentiel

Aux États-Unis, pour jouir d'un accès concurrentiel, l'expéditeur doit d'abord prouver à l'ICC qu'il est captif et que la compagnie ferroviaire lui porte atteinte. Des associations américaines d'expéditeurs captifs telles que Consumers United for Rail Equity (CURE), The Consumers Federation of America et Western Fuels Association (propriétaires et exploitants de mines de charbon et de sociétés de services d'utilité publique) trouvent regrettable que le processus d'appel américain soit si complexe, formaliste, lent et, dans l'ensemble, frustrant.

Prouver la captivité peut poser tout un problème, que les expéditeurs canadiens ont d'ailleurs éprouvé avant l'avènement des nouvelles mesures législatives de 1988. L'ICC doit avant tout déterminer s'il existe une concurrence sur le marché. Cette étape mise à part, toutefois, il incombe à l'expéditeur de prouver qu'il ne peut faire acheminer ses produits ni par un autre transporteur ferroviaire ni par un autre mode de transport. Les déterminations de ce genre entraînent souvent de longs et complexes échanges d'arguments sur la nature et la compétitivité du commerce de l'expéditeur, sur le degré de concurrence des autres transporteurs et des fournisseurs industriels et sur l'abus de monopole, potentiel ou réel, de la compagnie de chemin de fer.

14 *L'ACCÈS À DES SERVICES FERROVIAIRES CONCURRENTIELS*

Si l'expéditeur parvient à prouver que le transporteur ferroviaire n'a aucun concurrent pour acheminer ses produits, il doit affronter un autre problème : prouver que le prix est « déraisonnable ». Une autre audience est tenue à cette fin. Au moment de déterminer si le prix est « déraisonnable », le « revenu » de la compagnie ferroviaire est un facteur. S'il est prouvé que le « revenu » de la compagnie ferroviaire est insuffisant, aucune aide n'est accordée à l'expéditeur.

Aux États-Unis, le trafic considéré comme captif ne représente qu'une faible proportion de l'ensemble. Cependant, au Canada, il représente environ 60 p. cent de tout le trafic ferroviaire.

Résumé

La loi américaine comprend des dispositions à l'égard de l'accès concurrentiel au transport ferroviaire, mais elles sont encombrantes et formalistes, de portée d'application plus limitée que celles du Canada. Les associations américaines d'expéditeurs captifs, en particulier dans les secteurs des ressources et des services d'utilité publique, se plaignent beaucoup et depuis longtemps à propos de l'accès à des services ferroviaires concurrentiels.

Annexe 1.1

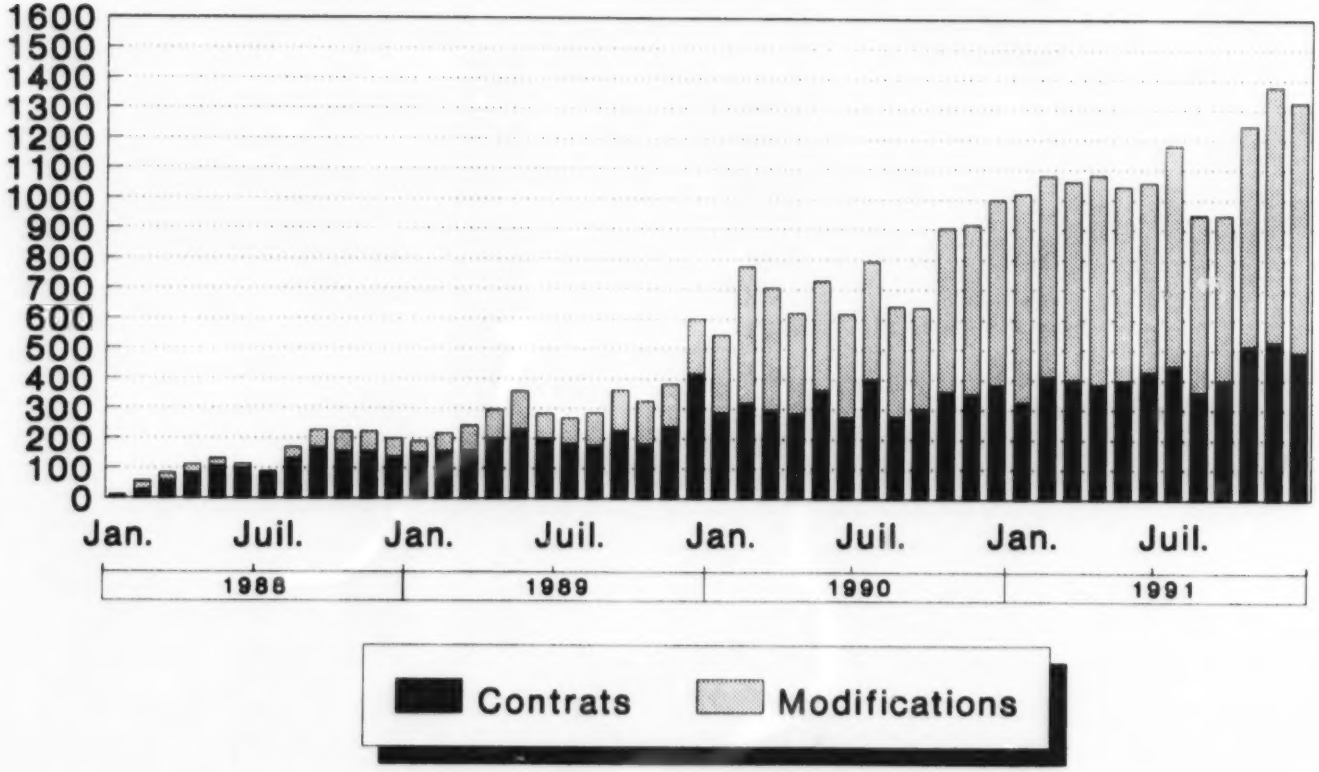
Contrats confidentiels et modifications déposés par mois (1988 à 1991)

Mois	Contrats				Modifications			
	1988	1989	1990	1991	1988	1989	1990	1991
Janvier	9	152	288	325	3	38	259	693
Février	28	158	319	411	28	59	455	668
Mars	59	160	296	402	24	84	408	659
Avril	84	199	285	385	29	97	335	696
Mai	108	230	364	397	24	128	364	646
Juin	100	200	273	427	14	83	346	629
Juillet	82	183	402	447	7	85	392	733
Août	132	177	276	360	37	109	368	589
Septembre	170	227	303	399	56	135	337	549
Octobre	156	183	360	514	66	143	544	733
Novembre	157	239	352	527	65	143	563	850
Décembre	138	417	382	492	62	182	618	833
TOTAL	1 223	2 525	3 900	5 086	415	1 286	4 989	8 278

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Annexe 1.1A

Contrats confidentiels et modifications déposés par mois (1988 à 1991)



Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 1.2

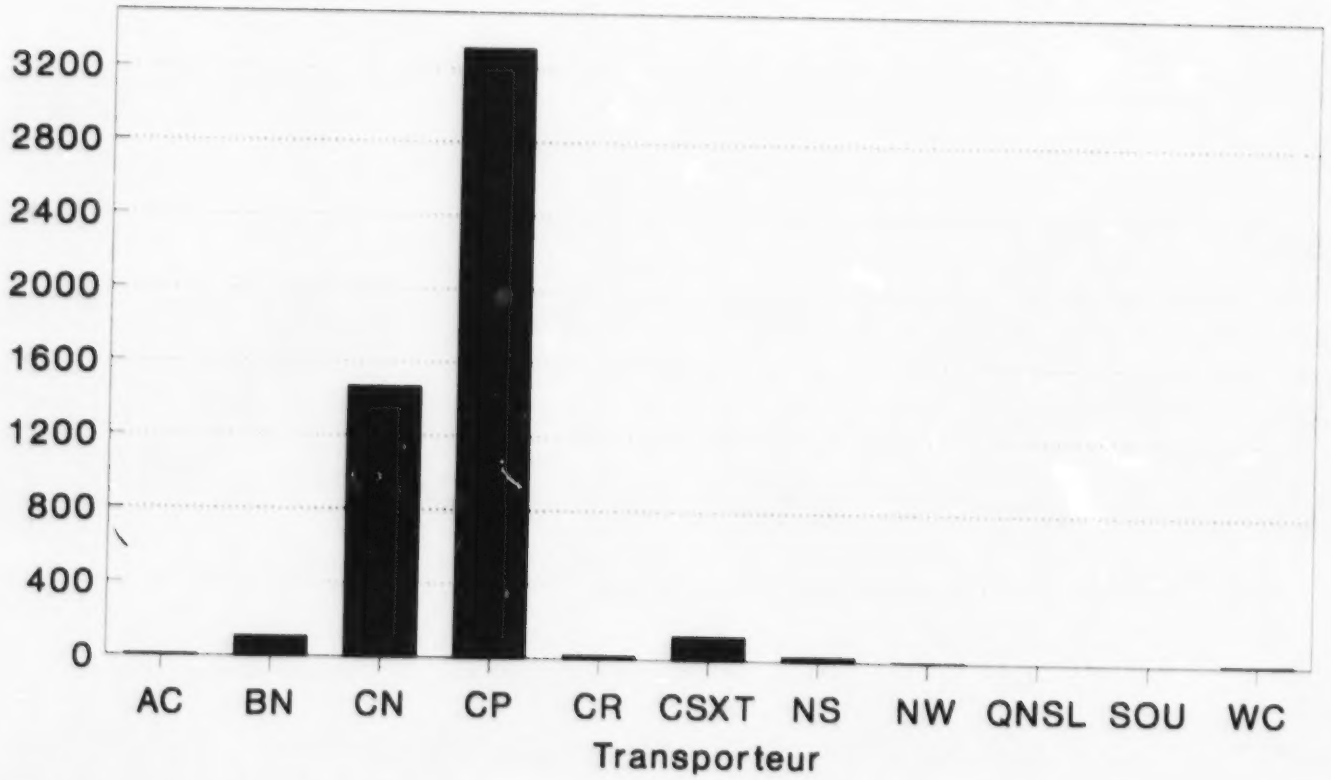
Contrats confidentiels déposés (1991)

Transporteur	Abréviation	Nombre
Algoma Central	AC	4
Burlington Northern	BN	112
CN Rail	CN	1 467
CP Rail	CP	3 310
ConRail	CR	24
CSX Transportation	CSXT	131
Norfolk Southern	NS	31
Norfolk Western	NW	3
Quebec N. Shore & Labrador	QNS&L	0
Southern	SOU	0
Wisconsin Central	WC	4
TOTAL		5 086

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Annexe 1.2A

Contrats confidentiels déposés (1991)



Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 1.3

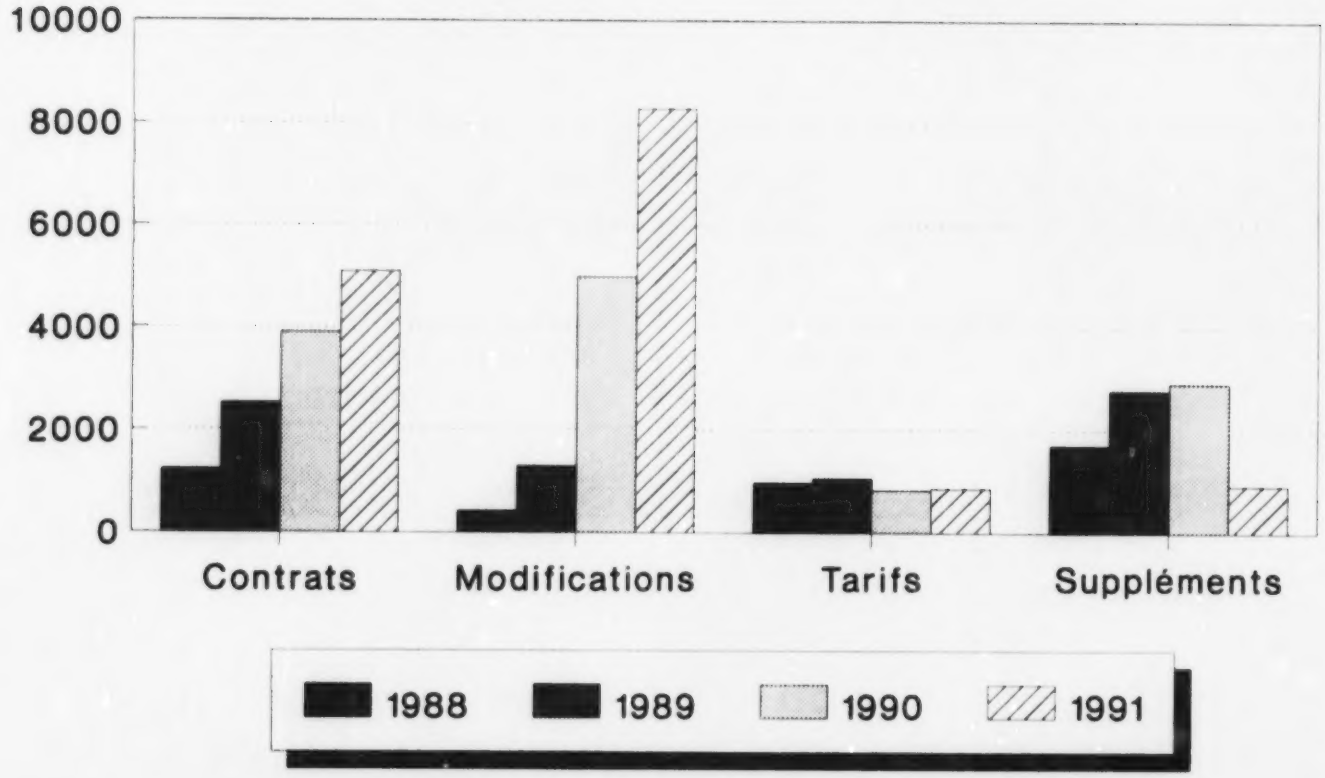
Dépôts des transporteurs (1988 à 1991)

Année	Contrats	Modifications	Tarifs	Suppléments	TOTAL
1988	1 223	415	965	1 690	4 293
1989	2 525	1 286	1 055	2 763	7 629
1990	3 900	4 989	828	2 909	12 626
1991	5 086	8 278	862	916	15 142

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Annexe 1.3A

Dépôts des transporteurs (1988 à 1991)



Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source : Statistiques de l'Office

Annexe 1.4

Prix d'interconnexion en vigueur le 1er janvier 1992

Zone	Distance	Prix maximum ($/wagon)	
		Moins de 60 wagons	60 wagons et plus
1	0 - 6.4 km	195	100
2	6.4 - 10 km	210	100
3	10 - 20 km	240	100
4	20 - 30 km	315	100

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Annexe 1.5

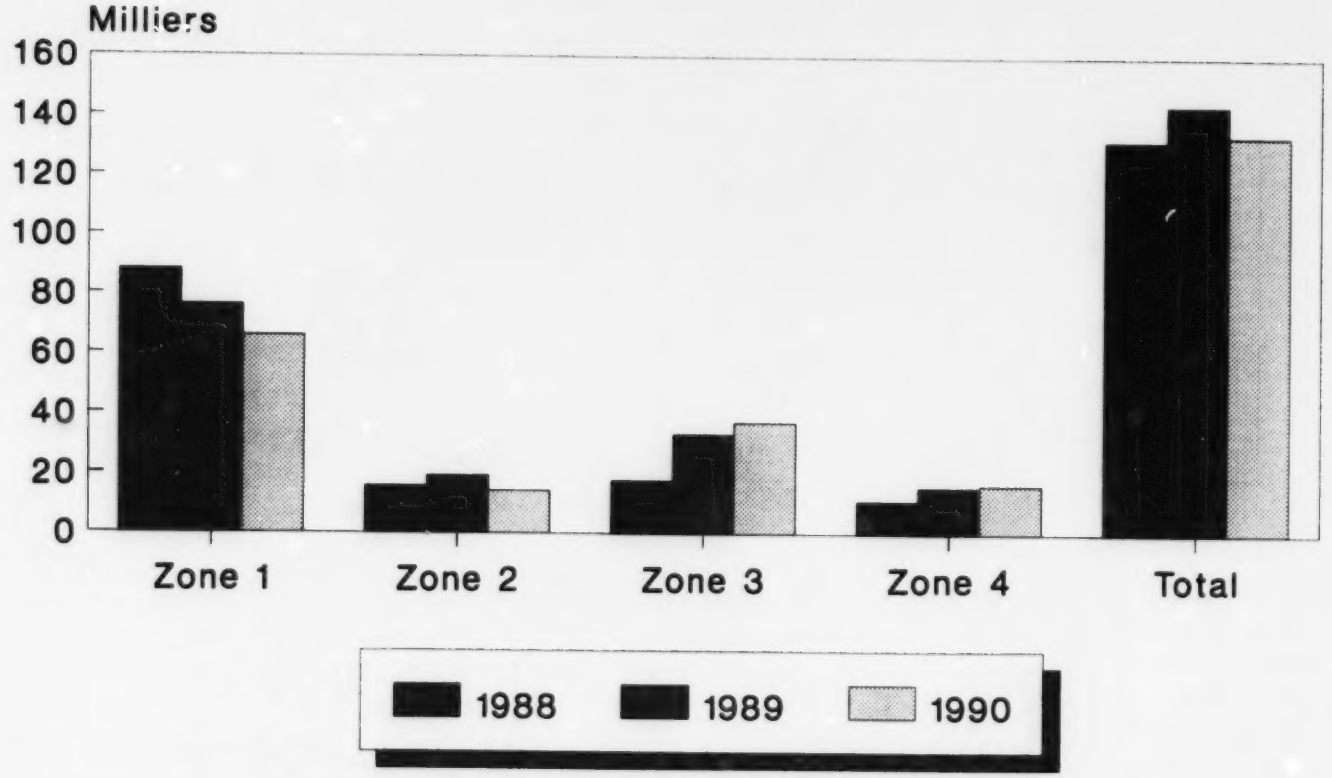
Nombre de wagons transférés par le CN et le CP (1988 à 1990)

Année	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	TOTAL
1988	87 884	15 685	17 503	10 910	131 982
1989	76 268	19 137	33 131	15 403	143 939
1990	66 095	14 175	37 259	16 243	133 772

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: CN et CP Rail

Annexe 1.5A

Nombre de wagons transférés par le CN et le CP (1988 à 1990)



Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source : CN et CP Rail

Annexe 1.6

Dossiers relatifs à l'interconnexion soumis en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux

Demandeur-Plaignant	Intimé	Différend	Décision de l'Office
Manitoba Rolling Mills	CP	En application du paragraphe 152(3) de la LTN, 1987, demande d'extension de limites d'interconnexion afin que l'installation de la Manitoba Rolling Mills située à Selkirk, au Manitoba, soit réputée dans les limites prescrites du lieu de correspondance entre le CP et la BN à Winnipeg, au Manitoba.	La demande a été retirée le 3 mars 1988.
C.I.L. Inc.	CP	En application du paragraphe 152(3) de la LTN, 1987, demande d'extension de limites d'interconnexion afin que l'installation de la C.I.L. Inc., située à West Carseland, en Alberta, soit réputée dans les limites prescrites du lieu de correspondance entre le CN et le CP de Lyalta, en Alberta.	La demande a été retirée le 30 juin 1988.
Westar Timber Ltd.	CN	En application du paragraphe 152(3) de la LTN, 1987, demande d'extension de limites d'interconnexion afin qu'une aire de transbordement de bois d'oeuvre située à Coaticook, au Québec, soit réputée dans les limites prescrites du lieu de correspondance entre le CN et le CP de Sherbrooke, au Québec.	La demande a été retirée le 30 juin 1988.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Demandeur-Plaignant	Intimé	Différend	Décision de l'Office
Dow Chemical Company	CN	En application du paragraphe 152(3) de la LTN, 1987, demande d'extension de limites d'interconnexion afin que l'installation de la Dow Chemical Canada Inc., située à Varennes, au Québec, soit réputée dans les limites prescrites du lieu de correspondance entre le CN et le CP de Montréal, au Québec.	La demande a été retirée le 9 août 1988.
Domtar Inc.	CN	En application du paragraphe 152(3) de la LTN, 1987, demande visant à déterminer si les installations de la société Domtar situées à Donnacona, au Québec, devraient être réputées dans les limites d'interconnexion d'Allenby, au Québec.	Par sa décision no 269-R-1988 du 17 août 1988, l'Office a déterminé que consentir à cette demande mettrait fin au désavantage dont souffre la Domtar par rapport à ses concurrents, des producteurs de pâtes et papiers avoisinants. Par conséquent, l'Office a décidé que les installations de cette entreprise devraient être réputées dans les limites d'interconnexion d'Allenby, au Québec. Le CN a reçu de la Cour d'appel fédérale l'autorisation d'en appeler de cette décision. Le 12 mars 1990, la Cour a décidé d'accueillir l'appel et d'annuler la décision de l'Office et de retourner le dossier auprès de l'Office pour qu'il soit réexaminé. La société Domtar a plus tard retiré sa demande.
CIL Inc.	CP	En application de l'article 152 de la LTN, 1987, demande visant à déterminer si le trafic consigné à destination ou en provenance de l'installation de Cold Springs Agri-Services Ltd., à Putnam, en Ontario, était assujetti aux dispositions relatives à l'interconnexion de la LTN, 1987, et au Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire.	Dans sa décision du 15 novembre 1988, l'Office a déterminé que la voie du CP desservant l'installation de Cold Springs est considérée comme une voie d'évitement conformément à la définition qu'en donne le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire. Par conséquent, l'Office a confirmé que le trafic consigné à destination ou en provenance de l'installation de Putnam était assujetti aux dispositions de l'article 152 de la LTN, 1987. p.2/4

Ann1.6

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Demandeur-Plaignant	Intimé	Différend	Décision de l'Office
Essex Terminal Railway Company		En application du paragraphe 152(4) de la LTN, 1987, demande en vue d'obtenir la promulgation d'un règlement stipulant que les prix d'interconnexion fixés dans le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire ne s'appliquent pas aux compagnies de chemin de fer qui tirent 90 % ou plus de leurs recettes-marchandises brutes de l'interconnexion.	Par l'arrêté no 1988-R-1067 du 22 novembre 1988, l'Office a déterminé que l'Essex Terminal Railway Company n'avait pu démontrer que le respect du règlement lui causerait un tort important. Par conséquent, l'Office a rejeté sa demande et lui a intimé l'ordre de publier un tarif d'interconnexion et de respecter le règlement. L'arrêté de l'Office a été porté à l'attention du gouverneur en conseil. Le décret C.P. 1991-2407 du 5 décembre 1991 a annulé l'arrêté de l'Office et a modifié le règlement de sorte qu'il ne s'applique pas à l'ETR.
R. Pelletier Transit Inc.	CN	En application du paragraphe 152(3) de la LTN, 1987, demande d'extension de limites d'interconnexion afin que l'installation de la société R. Pelletier Transit Inc., située à Coaticook, au Québec, soit réputée dans les limites prescrites du lieu de correspondance entre le CN et le CP de Sherbrooke, au Québec.	La demande a été retirée le 7 juillet 1989.
Celgar Pulp Company	CP	En application du paragraphe 152(3) de la LTN, 1987, demande visant à déterminer si les installations de la société Celgar situées à Kraft, en Colombie-Britannique, devraient être réputées dans les limites d'interconnexion de Nelson, en Colombie-Britannique.	Par la décision no 439-R-1989 du 5 septembre 1989, l'Office a déterminé que Nelson n'était pas un lieu de correspondance au sens de l'article 110 de la LTN, 1987. Par conséquent, la demande a été refusée.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Demandeur–Plaignant	Intimé	Différend	Décision de l'Office
C.I.L. Inc.	CP	En application du paragraphe 152(3) de la LTN, 1987, demande d'extension de limites d'interconnexion afin que l'installation de la société C.I.L. Inc., située à West Carseland, en Alberta, soit réputée dans les limites prescrites du lieu de correspondance entre le CN et le CP d'Alyth, à Calgary, en Alberta.	Par la décision no 165-R-1990 du 23 mars 1990, l'Office a déterminé que les circonstances ne justifiaient pas un agrandissement des limites d'interconnexion de Calgary afin d'y inclure l'installation de la C.I.L. située à West Carseland. Par conséquent, la demande a été rejetée.
Polymeric Resins Inc.	CN	En application du paragraphe 152(3) de la LTN, 1987, demande d'extension de limites d'interconnexion afin que l'installation d'un expéditeur, située à Varennes, au Québec, soit réputée dans les limites prescrites du lieu de correspondance entre le CN et le CP de Montréal, au Québec.	La demande a été retirée le 4 avril 1990.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Annexe 1.7

Dossiers relatifs aux prix de ligne concurrentiels soumis en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux

Demandeur–Plaignant	Intimé	Différend	Décision de l'Office
Canada Packers Inc.	CP	En application de l'article 136 de la LTN, 1987, demande de fixation d'un prix de ligne concurrentiel pour le transport de la viande suspendue entre Lethbridge et Calgary, en Alberta, par le CP jusqu'à un point de correspondance avec le CN.	La demande a été retirée le 3 mai 1988.
Alberta Gas Chemicals Inc.	CP	En application de l'article 136 de la LTN, 1987, demande de fixation d'un prix de ligne concurrentiel pour le transport de méthane dans des wagons-citernes fournis par l'expéditeur entre Medicine Hat et Coutts, en Alberta, par le CP jusqu'à un point de correspondance avec la Burlington Northern Railroad Company.	Par l'arrêté no 1988-R-798 daté du 8 septembre 1988, l'Office a fixé, conformément à l'article 142 de la LTN, 1987, le prix de ligne concurrentiel pour le transport exigé et ordonné au CP de publier ce prix, lequel restera en vigueur pendant un an. Le CP a reçu de la Cour d'appel fédérale l'autorisation d'en appeler de la décision de l'Office. En vertu du jugement du 25 octobre 1989, l'appel a été rejeté. Le CP a donc demandé à la Cour suprême du Canada de lui accorder l'autorisation d'en appeler de ce jugement de la Cour fédérale. Sa demande a été rejetée le 15 mars 1990.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Demandeur–Plaignant	Intimé	Différend	Décision de l'Office
Alberta Gas Chemicals Inc.	CP	En application de l'article 136 de la LTN, 1987, demande de fixation d'un prix de ligne concurrentiel pour le transport de méthane dans des wagons-citernes fournis par l'expéditeur entre Medicine Hat et Coutts, en Alberta, par le CP jusqu'à un point de correspondance avec la Burlington Northern Railroad Company.	Par sa décision no 507-R-1989 du 2 octobre 1989, l'Office a fixé, conformément à l'article 142 de la LTN, 1987, le prix de ligne concurrentiel pour le transport exigé et ordonné au CP de publier ce prix, lequel restera en vigueur pendant un an.
CSP Foods Ltd.	CP	En application de l'article 136 de la LTN, 1987, demande de fixation d'un prix de ligne concurrentiel pour le transport de l'huile de colza dans des wagons-citernes fournis par l'expéditeur depuis Altona et Harrowby, au Manitoba, et Nipawin, en Saskatchewan, jusqu'à Winnipeg, au Manitoba, par le CP jusqu'à un point de correspondance avec la Burlington Northern Railroad Company.	Par sa décision no 650-R-1989 du 28 décembre 1989, l'Office a fixé, conformément à l'article 142 de la LTN, 1987, le prix de ligne concurrentiel pour les transports exigés et ordonné au CP de publier ces prix, lesquels resteront en vigueur pendant un an. La décision de l'Office a été contestée devant la Cour d'appel fédérale par le CP. La demande d'autorisation d'en appeler a été retirée par le CP en 1991.
Alberta Gas Chemicals Inc.	CP	En application de l'article 136 de la LTN, 1987, demande de fixation d'un prix de ligne concurrentiel pour le transport de méthane dans des wagons-citernes fournis par l'expéditeur entre Medicine Hat et Coutts, en Alberta, par le CP jusqu'à un point de correspondance avec la Burlington Northern Railroad Company.	Par sa décision no 497-R-1990 du 24 septembre 1990, l'Office a fixé, conformément à l'article 142 de la LTN, 1987, le prix de ligne concurrentiel pour le transport exigé et ordonné au CP de publier ce prix, lequel restera en vigueur pendant un an.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Demandeur–Plaignant	Intimé	Différend	Décision de l'Office
Alberta Gas Chemicals Inc.	CP	En application de l'article 136 de la LTN, 1987, demande de fixation d'un prix de ligne concurrentiel pour le transport du méthane dans des wagons-citernes fournis par l'expéditeur entre Medicine Hat et Coutts, en Alberta, par le CP jusqu'à un point de correspondance avec la Burlington Northern Railroad Company.	Par sa décision no 505-R-1991 du 27 septembre 1991, l'Office a fixé, conformément à l'article 142 de la LTN, 1987, le prix de ligne concurrentiel pour le transport exigé et ordonné au CP de publier ce prix, lequel restera en vigueur pendant un an.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Annexe 1.8

Dossiers relatifs à l'arbitrage soumis en vertu de la Loi de 1987 sur les transports nationaux

Demandeur-Plaignant	Intimé	Différend	Décision de l'Office
Tall Tree Lumber Company	CN	En application de l'article 48 de la LTN, 1987, demande d'arbitrage sur la question des prix du transport du bois.	La demande a été retirée le 25 avril 1989.
Parrish and Heimbecker Limited	CN	En application de l'article 48 de la LTN, 1987, demande d'arbitrage sur la question du transport par chemin de fer de la farine destinée à l'exportation depuis Hanover, en Ontario, jusqu'à Montréal, au Québec, et à Halifax, en Nouvelle-Écosse.	Dans sa décision du 9 juillet 1990, l'arbitre a tranché en faveur de l'expéditeur. La décision de l'arbitre a été portée devant la Cour d'appel fédérale par le CN. La demande d'autorisation d'en appeler n'a pas encore été entendue.
TNT Railfast	CP	En application de l'article 48 de la LTN, 1987, demande d'arbitrage sur la question des prix que comptait demander le CP en 1991 pour le transport de wagons isothermes et de wagons couverts contenant des chargements mixtes depuis Montréal et Toronto vers diverses destinations de l'ouest du Canada.	Dans sa décision du 17 août 1990, l'Office a déterminé qu'étant donné l'absence d'une dernière offre par le transporteur, il ne pouvait traiter la demande d'arbitrage car elle était incomplète.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Demandeur–Plaignant	Intimé	Différend	Décision de l'Office
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Parrish and Heimbecker Limited	En application du paragraphe 35(1) de la LTN, 1987, demande de reconsidération de la décision de l'arbitre dans le différend opposant Parrish & Heimbecker Limited et le CN pour le motif que le prix fixé par l'arbitre était inférieur aux niveaux compensatoires et en violation du paragraphe 112(2) de la LTN, 1987.	Par sa décision no 563-R-1990 du 7 novembre 1990, l'Office a déterminé que la décision de l'arbitre était finale et exécutoire. Par conséquent, la demande d'enquête logée par le CN a été rejetée. La décision de l'Office a été portée par le CN devant la Cour d'appel fédérale, laquelle a rejeté la demande d'autorisation d'en le 31 mai 1991.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Statistiques de l'Office

Dispositions relatives à l'accès aux services concurrentiels

Résultats de sondages menés auprès d'expéditeurs

À l'automne 1991, la Canadian Industrial Transportation League (CITL) a mené plusieurs sondages informels auprès d'expéditeurs au sujet de l'utilisation des dispositions de la LTN 1987. Les résultats de ces sondages, publiés dans le bulletin mensuel << Transport Info >>, sont reproduits dans cette annexe.

Prix de ligne concurrentiels (PLC)

À l'affirmation que << les prix de ligne concurrentiels représentent l'outil le plus puissant de négociation pour l'expéditeur captif >>, 53 p. cent des répondants ont exprimé leur accord, 20 p. cent étaient en désaccord alors que 12 p. cent ont affirmé que les PLC représentaient un outil puissant mais non le plus puissant. En outre, plus de 70 p. cent des expéditeurs ont indiqué avoir utilisé les PLC lors de leurs négociations avec les compagnies de chemin de fer.

Arbitrage

À l'affirmation que << l'arbitrage est plus efficace lorsqu'il n'est pas utilisé; la menace de son utilisation contribue à son potentiel >>, 82 p. cent des expéditeurs ayant répondu aux sondages ont exprimé leur accord, 13 p. cent étaient en désaccord et cinq pour cent ont affirmé que l'arbitrage n'était pas du tout utile.

Soixante-huit pour cent (68 p. cent) des répondants ont affirmé que l'arbitrage améliore leur pouvoir de négociation avec les compagnies de chemin de fer alors que 27 p. cent n'étaient pas d'accord avec cette affirmation.

Groupe de travail/examen des lois
Office national des transports du Canada
Source: Canadian Industrial Transportation League